

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin. Oranien-Str. 101.

Wochenblatt

Bestellungen übernehmen alle Post-
Anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 101.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Bellage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 28. Dezember 1871.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Berliner Neubauten IX. Das neue kaiserl. General-Post-Amts-Gebäude. — Die neuen technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Ein Weihnachtsfest unter den Alpen. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Die diesjährige General-Versammlung des Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt. — Vermischtes: Konferenz zur Berathung der Mittel für die Förderung der Kunst-

gewerbe in Preussen. — Aus dem Reichslande. — Statistik der Königl. Bau-Akademie zu Berlin. — Beschlüsse der Stadtverordneten zu Berlin. — Berichtigung. — Bauwissenschaftliche Litteratur Oktober, November, Dezember 1871. — Konkurrenzen: Schinkelstett-Konkurrenz des Berliner Architekten-Vereins für 1872. — Personal-Nachrichten etc.

Berliner Neubauten.

IX. Das neue kaiserliche General-Post-Amts-Gebäude, Leipzigerstrasse 15.

(Man vergl. die Skizzen der Grundrisse auf S. 395 und der Fassade auf S. 423.)

Eine der grossartigsten, sich fortwährend erweiternden, und neue Gebiete erobernden Einrichtungen des modernen Verkehrslebens ist unzweifelhaft die deutsche Post. Sie erstreckt sich bereits, ausser auf die Länder des ehemaligen Norddeutschen Bundes, auf die alten deutschen Reichslande Elsass und Lothringen, sowie auf Baden, während die übrigen Staaten des deutschen Reichs sich der Organisation genau anschliessen.

Welche Ausdehnung das moderne Verkehrsleben innerhalb dieses Bezirkes gewonnen, geht am schlagendsten aus den Mittheilungen über die Resultate des Postbetriebes zu Berlin hervor. Hier werden täglich durchschnittlich 130,000 ankommende und abgehende Briefpostgegenstände, 15,000 Packet- und Geldsendungen im deklarierten Werthe von 3,500,000 Thalern, 139,000 Zeitungen und 4700 Stück Postanweisungen im Betrage von 56,000 Thlrn. abgefertigt. Die Portoeinnahme in Berlin allein betrug im Jahre 1869: 1,287,304 Thlr.

Um dieses enorme Material zu bewältigen, ist ein Personal von circa 2000 Köpfen erforderlich gewesen, nämlich von 620 Beamten und 1380 Unterbeamten.

Um nun das Ganze nicht allmählig zu einem Kolosse anwachsen zu lassen, der in seinen Gliedern unlenksam und unförmlich geworden wäre, und für welchen allein das erforderliche Terrain in der guten, alten Stadtgegend entweder gar nicht oder nur für das Opfer vieler Millionen hätte erworben werden können, ist bereits seit langer Zeit das Prinzip der Dezentralisation eingeführt worden. 39 Postexpeditionen auf den Bahnhöfen und in den verschiedensten Stadtgegenden entlasten den Brief-, Packet- und Geld-Verkehr der Zentralstation. Der hauptsächlichste Päckerverkehr wurde nach dem der Post gehörigen Grundstück, Oranienburgerstrasse 70 in ein neu errichtetes grossartiges Gebäude verlegt. Endlich wurden, da der disponible Raum auf den postärarischen Grundstücken überhaupt nicht mehr ausreichte, das Zeitungs- und Gesetzblattkomptoir mit seinen 136 Beamten und Unterbeamten, sowie das Kontrollbureau für Postanweisungen nach gemietheten Lokalitäten, beziehungsweise nach der Spandauerstrasse 16 und Krausnickstrasse verlegt.

Trotz alledem aber drängten sich in dem alten Gebäude auf dem Grundstück Königstrasse 60 und Spandauerstrasse 19—22 noch folgende Aemter zusammen:

1. Das kais. General-Post-Amt, einschliesslich des Abrechnungsbureaus mit dem Auslande.
2. Die kaiserliche Ober-Postdirektion für Berlin.
3. Die Oberpost- und Telegraphenkasse.
4. Das kaiserliche Hof-Post-Amt.
5. Das kaiserliche Stadtpostamt.
6. Eine Telegraphen-Expedition.
7. Die Dienstwohnung des kais. General-Post-Direktors und des Oberpostdirektors.

Für eine Dienstwohnung des Vorstehers des kais. Hof-Post-Amts, welcher nothwendiger Weise in nächster Nähe des Betriebes wohnen müsste, war ein Platz nicht zu erübrigen.

Die unzulängliche Weise, in welcher ausserdem die Expeditionsräume, namentlich die Geldannahme und das Post-Anweisungs-Bureau untergebracht sind, hat bereits zu Klagen beim Publikum Veranlassung gegeben, ist aber auch noch in Bezug auf viele andere Diensträume für die Be-

amten derart fühlbar geworden, dass der alte Zustand nicht mehr aufrecht zu erhalten war.

Hierzu kam noch, dass für das obengenannte Zeitungs- und Gesetzblattkomptoir, sowie für das Kontrollbureau für Postanweisungen eine jährliche Miethe von 8200 Thlr. gezahlt werden musste, welche sich bei Erneuerung der Kontrakte sehr bald erheblich gesteigert hätte.

Wenn in Berücksichtigung obiger Umstände in erster Linie eine Vergrösserung des Grundstückes in der Königstrasse, resp. Spandauerstrasse ins Auge gefasst werden musste, so scheiterten derartige Versuche an der zu hohen Forderung, resp. an dem hohen wirklichen Werthe des Grund und Bodens in der betreffenden Gegend. Ausser der kostspieligen Erwerbung von Grund und Boden wäre aber noch ein vollständiger Neubau in Aussicht zu nehmen gewesen, da die vorhandenen Gebäude für Postzwecke nicht zu verwerthen gewesen wären. Auch hier blieb nur der Weg der Dezentralisation übrig und es wurde beschlossen, das oben ad 1 genannte General-Post-Amt, welches die eine Hälfte des benutzbaren Raumes auf dem alten Grundstück inne hatte, zu verlegen, um so an Ort und Stelle Raum zu gewinnen für eine Erweiterung der Postexpeditionen etc., sowie für Zurückverlegung der in gemietheten Lokalitäten untergebrachten Abtheilungen.

Das kais. General-Post-Amt bildet die dirigirende Behörde des ganzen Postwesens. Unter demselben arbeiten 35 Oberpostdirektionen, einschliesslich der neu hinzugekommenen in Strassburg, Metz, Karlsruhe und Konstanz, und 3 Oberpostämter der früheren Hansestädte Bremen, Hamburg, Lübeck, während diese wiederum ihre dirigirende Thätigkeit über die sämmtlichen Postämter ihrer Bezirke zu deren Konzentration ausbreiten. Aus diesem Verhältniss resultirt, dass das General-Post-Amt keineswegs in unmittelbarer Verbindung mit der Oberpostdirektion zu Berlin und noch weniger mit den Postexpeditionen daselbst untergebracht zu sein braucht. Diese Behörde hat vielmehr als I. Abtheilung des Reichskanzleramts ihre hauptsächlichsten Beziehungen zum Reichskanzleramt, dem Bundesrathe, den Ministerien und dem Reichstage, wodurch die Umgegend der Wilhelmstrasse etc. als wünschenswerthe Lage des neuen Generalpostamtsgebäudes bezeichnet war. Demgemäss gelang es das früher Fleischinger'sche Grundstück, Leipzigerstrasse 15 zwischen Wilhelm- und Mauerstrasse belegen, von ca. 400 □ Ruthen Flächeninhalt für einen, den augenblicklich sehr gesteigerten Grundstückspreisen gegenüber sehr mässigen Preis von 227,125 Thlr., das heisst für circa 568 Thlr. pro □ Ruthen (circa 70 Thlr. pro □^m) zu erwerben.

Die Befürchtungen, theilweise auch die Hoffnungen theiliger Grundbesitzer sowie des Publikums, dass die „Post“ verlegt würde, erweisen sich sonach als grundlos, das im Bau begriffene neue Postgebäude wird für den Postverkehr des Publikums nur einen Briefkasten darbieten, alles Uebrige bleibt an seiner alten Stelle in der Königstrasse, Spandauerstrasse und Oranienburgerstrasse, sowie in den Expeditionen.

Die allgemeine Disposition der Bebauung des gegebenen Grundstücks war durch die Anforderungen einer sehr grossen Anzahl von Diensträumen derart bedingt, dass es nöthig wurde, 2 Höfe rings zu umbauen, während an der Hinterfront noch der frühere Garten für etwaige spätere Erweiterungen disponibel bleibt.

Die in der Mitte der Vorderfront in der Leipzigerstrasse angelegte Durchfahrt (2 im Grundriss des Erdgeschosses) vermittelt in Verbindung mit den in derselben Axe fortgeführten Durchfahrten (2,2) in den beiden Quergebäuden die Passage nach den Höfen und dem Garten. An die drei Durchfahrten schliessen sich organisch drei Treppenanlagen an, wovon die vordere als Doppeltreppe elegant ausgebildet und mit Marmor auf eisernen Wangen belegt werden soll. Zu den beiden Läufen derselben, sowie zu den beiderseitigen Korridoren des Erdgeschosses führen zwei besondere geschlossene Eingangsthüren von der Vorhalle (1), so dass die Durchfahrt nicht als Eingangsflur benutzt zu werden braucht, vielmehr durch durchgehende Glaswände von den Treppenanlagen abgeschlossen ist. Ausser den genannten sind noch zwei Nebentreppen in den beiden Seitenflügeln des 1. Hofes, sowie eine solche zur Verbindung des 1. Stockwerks mit dem Garten an der Hinterfront angelegt. Sämmtliche Zimmer sind durch geeignete Korridore (6,6) zugänglich gemacht. Die schwierige Erleuchtung dieser letzteren wurde theils durch Benutzung der linksseitigen unregelmässigen Form des Grundstückes zu zwei Oberlichtern und dem kleinen Hofe (8), theils durch Oberlichter (7,7) und Seitenlicht von den Treppenträumen aus, theils direkt, wie zu beiden Seiten des zweiten grossen Hofes (8) ermöglicht.

Was ferner die spezielle Disposition der Räumlichkeiten anbetrifft, so sind diejenigen Bureaus, welche zumeist mit dem Publikum zu thun haben, wie das Kurs-, das Personal- und das Baubureau, in das Erdgeschoss verlegt worden, die Wohnung des kais. General-Direktors mit dem Direktorial-Bureau, den Zimmern der Dezernten und deren Hilfsarbeitern in das 1. Stockwerk. Der Sitzungssaal des General-Postamts liegt in der Mitte der Vorderfront des 2. Stockwerks. Diese letztere mit den vorderen, weniger tiefen Theilen der beiden Seitenflügel soll überhaupt nur 2 Treppen hoch, der übrige grössere Theil aber durchweg 3 Treppen hoch angeführt werden.

Im Einzelnen enthalten die verschiedenen Stockwerke folgende Bestimmung:

1. Das Kellergeschoss.

Neben einer Portierwohnung, sowie 2 Unterbeamtenwohnungen enthält das Kellergeschoss die Heizkesselanlagen, die Hofklosets etc., sowie die Waschküchen, Rollkammern, Räume für Brennmaterial u. s. w.

2. Das Erdgeschoss.

An die Vorhalle (1) schliessen sich in einer geraden Axe die 3 Durchfahrten (2), die Korridore (6), sowie die Treppen (3,4) an. Links von der Haupttreppe liegt das Kursbureau (10) mit der zugehörigen Registratur AI (im Grundriss mit 13 bezeichnet). Rechts von derselben reiht sich das Personal-Bureau (11), mit seiner Registratur CI (mit 14 bezeichnet) an. Der mit 12 bezeichnete Raum dient zum Post-

und Telegraphenzimmer, für den inneren Verkehr der Beamten des kais. Generalpostamts mit dem Hofpostamt, der Telegraphen-Verwaltung u. s. w. Ferner sind hier 2 Zimmer (15) für das Baubureau, 3 Zimmer (16) für das Statistische Bureau untergebracht. Auf der linken Seite des 2. Quergebäudes liegen ferner: 1 Pferdestall nebst Wagenremise, sowie schliesslich 4 disponible Räume für vorübergehende Zwecke, Auktionen etc.

3. Das I. Stockwerk.

Dasselbe enthält: die Dienstwohnung des kais. General-Post-Direktors, das Direktorialbureau, das Internationale, das Instruktions-Bureau und ausserdem ca. 9 Zimmer für Dezernten des General-Postamts nebst ihren Hilfsarbeitern.

4. Das II. Stockwerk.

Im II. Stockwerke sind folgende Lokalitäten untergebracht: der Sitzungssaal des General-Post-Amtes (19) nebst Vorzimmer (20), 7 Zimmer für Dezernten etc., ein Botenzimmer (22), das Rechnungsbureau (23), die Registraturen BI (24) und DI (25), sowie 20 Zimmer der Geheimen Kanzlei (26).

5. Das III. Stockwerk.

Ausser der Dienstwohnung des Kastellans vom kais. General-Post-Amt enthält das III. Stockwerk des Gebäudes das sehr ausgedehnte Abrechnungs-Bureau mit dem Auslande, in 18 Zimmern des ersten Quergebäudes und den beiden Seitenflügeltheilen untergebracht, sowie 7 disponible Zimmer, deren Bestimmung noch vorbehalten bleiben muss.

Um den Neubau eine möglichst monumentale, der Bedeutung des neu erstandenen deutschen Reiches in seiner Kaiserstadt entsprechende äussere Erscheinung gewinnen zu lassen, ist die Vorder-Ansicht in der Leipzigerstrasse in Sandstein auszuführen angenommen. Alle vortretenden Theile der Architektur sollen in Seeberger, die zurücktretenden Flächen in röthlichem Nebraska Sandstein gefertigt werden, um so der Fassade Leben und Farbe zu geben, welche häufig, namentlich beim eintönigen grauen Sandstein fehlen; die Hoffronten sollen ebenfalls in 2 Farben, jedoch in durchgebildetem Roh-Ziegelbau ausgeführt werden. Die Umrahmenungen der Fenster, Gesimse etc. sollen weissgelb, die grossen Flächen hellroth gehalten werden. Die Dächer sollen durchweg in engl. Schiefer eingedeckt, sämmtliche Korridore in böhmischen Kappen zwischen Gurtbögen eingewölbt, alle Treppen massiv in Granit, nur die vordere Haupttreppe ausgenommen, welche einen Marmorbelag auf eisernen Wangen erhalten soll, ausgeführt werden. Für die innere Ausstattung der Räume ist durchweg eine solide Ausführung des Nothwendigen mit Ausschluss jedes Luxus in Aussicht genommen. Durchweg in allen Bureaus sollen Doppelfenster angebracht, und grösstentheils Wiener Fussböden, in den Korridoren Mettlacher Fliesenpflaster verlegt werden.

Die Heizung sämmtlicher Räume soll durch eine Warm-

Eip. Weihnachtsfest unter den Alpen.

(Aus „La Percée des Alpes par Enea Bignami“ übersetzt von E. Mackenthun).

Die vor einem Jahre erfolgte Vereinigung der beiden Tunnelstollen am Mont-Cenis, welche das Gelingen des grossen Werkes zur Thatsache machten, ist in der ganzen technischen Welt mit zu freudigem Antheil begrüsst worden, als dass nicht eine Schilderung der Vorgänge, welche jenes denkwürdige Ereigniss begleiteten, als eine zeitgemässe Erinnerung betrachtet werden müsste. Wir geben eine solche nach dem neuesten über den Mont-Cenis-Tunnel geschriebenen Werke, welches ein Mitglied der Direktion der oberitalischen Bahnen zu Turin, Sgr. Enea Bignami, veröffentlicht hat. Wenn derselbe den Fachgenossen für ein derartiges halboffizielles Werk etwas gar zu feilheitonistisch gefärbt erscheinen sollte, so können wir nur die bis aufs Kleinste beobachtete Worttreue unserer Uebersetzung versichern. Es mag das Schriftstück aber auch in dieser Beziehung als ein immerhin charakteristisches Beispiel für den Unterschied gelten, der die germanische Anschauungs- und Darstellungsweise, in so manchen Dingen von der romanischen scheidet.

Am 25. Dezember 1870, am ersten heiligen Weihnachtsfeiertage, hörte der Schnee nicht auf, Turin mit grossen Flocken zu bedecken. Es schlug 5 Uhr auf dem Rathhause, als ein Telegramm, von Bardonnèche*) datirt, mit den Freudenworten anlangte:

Aus der Tiefe des Tunnels. Herrn Ingenieur Sommeiller.**) Turin. — Die Bohrmaschine steht soeben, 4 Uhr 26 Minuten, in der Mitte des letzten Erdhäutens von 4^m Dicke. Unsere Stimmen sind gegenseitig vernehmbar; wir tauschen Frage und

Antwort aus; Jeder ruft: Es lebe Italien! Kommen Sie morgen! Grattoni!***)

„Nun! wollen wir morgen hinüber?“ rief Sommeiller scherzhaft fragend. — „Jawohl!“ erwiderte rasch der Ingenieur Massa, ausser sich vor Freude im Kreise seiner zahlreichen Freunde. Und wahrlich, er hatte Grund zur Freude, denn er sah das Riesenwerk dem Gipfel der Vollendung nahe, das Werk, zu dessen intelligentesten Mitarbeitern er von Beginn an gezählt wurde.

Ihr kleinmüthigen Geister, die ihr die grossen Unternehmungen stets mit Misstrauen anschaut, ihr Weisen, die ihr nicht zulassen wollt, dass ein Anderer einmal etwas mehr weiss als ihr, sollte euer Unglaube nicht mehr erhärtet sein, als beim heiligen Thomas, dann rufe ich euch heute ins Angesicht: Kommt mit! Schaut! Fühlt! —

Am andern Morgen, früh 5 Uhr, bestieg eine in Pelz dicht eingewickelte Reisetruppe, deren Stillschweigen nur in der Kälte und Schläfrigkeit Entschuldigung finden konnte, einen Extrazug nach Susa. Dort erwartete die Touristen eine Wagenkolonne, die sich denn auch bald in Bewegung setzte und das alte Susa, in sein weisses Tuch eingehüllt, zur Rechten liegen liess. Man fuhr das Thal der Dora Riparia hinauf, frühstückte heiter im Städtchen Oulx, und erreichte nach einer Stunde Bardonnèche.

Sommeiller drückte seinem Mitarbeiter Grattoni herzlich die Hand; dicht bei ihnen stand ihr Kollege Borelli, der seit 14 Jahren die Arbeiten am italienischen Abhange leitet, (während der Ingenieur Copello auf französischer Seite die Oberaufsicht führt). Die Honoratioren der Gegend, Edelleute und Bürger, hatten sich den Ingenieuren zugesellt.

Um 2 Uhr wickelte sich Jeder aus seinem Pelz oder Paletot und kroch in das Bergmannskostüm: Leinwandjacke und reglements-mässige Rindslederklappe. Ein grosser, festlich geschmückter Omnibus, in Form eines Leiterwagens, führte die Musiker; ein zweiter, von derselben Grösse, war eilends vom

*) Station an der italienischen Tunnelmündung.

**) Ingenieur en chef bei der Direktion in Turin.

***) Ingenieur en chef bei der Bauausführung des Mont-Cenis-Tunnels.

wasserheizanlage, verbunden mit einer wirksamen Ventilation bewirkt werden.

Die Kosten des Baues waren überschläglich auf ca. 257,000 Thlr. angenommen, ein Betrag, welcher wegen der inzwischen eingetretenen Arbeitseinstellungen, resp. der erhöhten Löhne, und der unverhältnissmässig gestiegenen Materialienpreise wahrscheinlich nicht ausreichen wird.

Da das Bedürfniss der schleunigsten Verlegung des kais. General-Post-Amtes von der Königstrasse vorliegt, so soll höherer Anordnung zu Folge der Bau so viel als möglich beschleunigt werden; es wird gewünscht, dass sämt-

liche Räume des Neubaus im Oktober 1873 der Benutzung übergeben werden können, wonach alle Dispositionen der Bauausführung getroffen sind.

Die Pläne und Zeichnungen des dargestellten Gebäudes sind von dem Unterzeichneten in seiner amtlichen Eigenschaft entworfen, gezeichnet, und demnächst vom kais. General-Post-Amt, sowie dem königl. preuss. Handelsministerium genehmigt worden. Die Bauausführung wird ebenfalls vom Unterzeichneten geleitet.

Berlin, den 12. Dezember 1871.

C. Schwatlo, Baurinspektor.

Die neuen technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

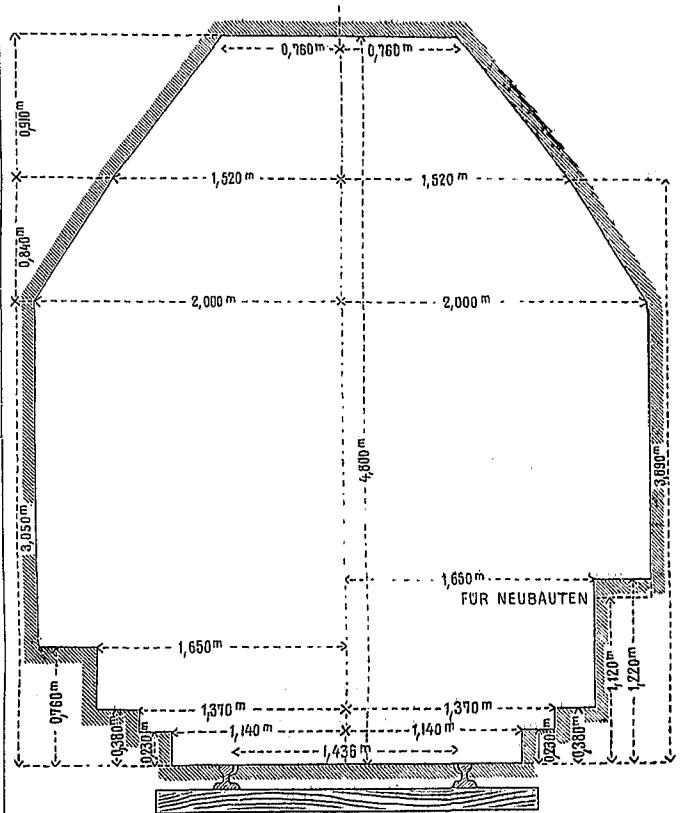
Die technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen sind unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen und mit Einführung des nunmehr zur Anwendung vorgeschriebenen Metermaasses nach den Beschlüssen der im Juni d. J. in Hamburg abgehaltenen fünften Techniker-Versammlung des Vereins von der technischen Kommission desselben neu aufgestellt worden.

Diese neuen Vereinbarungen weichen von denjenigen, welche nach den Beschlüssen der im September 1865 in Dresden stattgehabten Techniker-Versammlung redigirt worden waren, wesentlich ab, und zwar nicht nur in der Form, d. h. der Aufeinanderfolge der einzelnen Bestimmungen und deren Zusammenstellung zu einem Abschnitte und der redaktionellen Fassung, sondern auch in ihrem Inhalte, indem einerseits Bestimmungen über die Schienenunterlagen, den eisernen Oberbau, die englischen Weichen und Zusätze zu einzelnen Vorschriften neu aufgenommen, andertheils die seitherigen Maasse für die Breite des Bahnplanums, die Geleisenfernungen auf Bahnhöfen, die Dimensionen der Betriebsmittel, das Gewicht für die Belastung der Schienen etc., sowie die Vorschriften für die Kesselproben, die Revision der Wagen etc. anders normirt worden sind, und zwar der Art, dass für ersterwähnte die grösstzulässigen Maasse bei Innehaltung des Normalprofils des lichten Raumes festgestellt wurden. Die Abmessungen des letzteren haben sich unwesentlich, und zwar nur durch die Abrundung der seitherigen Maasse geändert, wie dies aus nebenstehender Skizze zu ersehen ist, zu welchem nur noch besonders in Erinnerung gebracht wird, dass dabei in Kurven auf die Spurerweiterung und Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges Rücksicht zu nehmen ist. Für Neubauten wird auch noch empfohlen das Höhenmaass der dritten Stufe des Normalprofils von 1,220 m auf 1,120 m zu reduzieren.

Diese neu aufgestellten technischen Vereinbarungen haben nur Geltung für Haupt-Eisenbahnen; Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen sind von der technischen Kommission des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1868 aufgestellt worden.

Der Inhalt ist in drei Hauptabschnitte getheilt. — Abschnitt I. enthält die Grundzüge für die Gestaltung der Haupt-Eisenbahnen Deutschlands, welche an Stelle der Haupttheile I. (Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands) und III. (Sicherheits-Anordnungen) der früheren technischen Vereinbarungen gestellt worden sind und in folgende vier Unter-

abtheilungen zerfallen, A. Bahnbau, B. Betriebsmittel, C. Handhabung des Betriebsdienstes und D. Signalwesen — Abschnitt II. enthält die Signal-Ordnung für die deutschen Haupt-Eisenbahnen, welche mit dem früheren Haupttheil II. (Signal-Ordnung für die



Volk belagert und erobert worden, während 2 kleinere Wagen den Beamten und Gelehrten, die man zur Feierlichkeit geladen hatte, zur Verfügung standen: das Ganze bewies einmal wieder deutlich der Linken des Parlaments, wie es selbst unter der Erde unmöglich ist, der utopischen Gleichbrüdigkeit zu begegnen, die der Gegenstand ihrer Träumereien ist. Pferde und Maulesel im Zelterschritt — der einzigen Gangart, wie sie einem Triumphzuge zukommt — zogen unsere Wagen und führten sie in den grossen Tunnel, der bei 8 m Breite schon 6 km zweigleisige, vollkommen fertige Bahn aufzuweisen hatte.

Je weiter wir im Tunnel vordrangen, um so kräftiger wirkte die Hitze, ohne uns indessen die Furcht zu ersticken einzufliessen: denn alle Augenblicke zuckten um uns Strahlen komprimirter Luft, hervorgestossen aus den Röhren der Bohrmaschine, jener staunenswerthen Erfindung, die heutigen Tages die Bergmannsarbeit leistet. An der Stelle der Gallerie angelangt, wo bei 2 m Stollenbreite nur ein Schienenstrang zur Entfernung der Berge liegt, stiegen wir vom Wagen und schritten unter Führung der Bergleute und bei der Helligkeit ihrer Lampen durch diesen düsteren Schwitzkasten der spanischen Wand zu, die noch den Tunnel schloss. Ich muss fast darauf verzichten, das mannigfaltige Bild dieser Szene, die zeitweise einen fantastischen Charakter annahm, zu skizziren: nackt bis auf den Schurz, mit dem Lämpchen in der Hand, gleichen die Bergleute, so gute Teufel sie ohnehin waren, nicht selten allzusehr wahrhaften Dämonen, und dann wurde das Bild bei allem Diabolischen obenein noch burlesk, wenn einer der Geladenen, vom Unglücke ausersehen, gegen einen nichtgeahnten Querbalken stolperte, oder ein Anderer in Mitten einer Kothpfütze umherplanschte. Am Ende dieser Höhle trafen wir auf eine 1 1/2 m dicke Wand, deren Mittelpunkt durch ein frisch gebohrtes Loch gekennzeichnet war. Durch diese Oeffnung bescheidenen Kalibers tauschten Italiener und Franzosen Begrüssung und Händedruck.

Auf jeder Wandseite hatte man die Minen geladen: wir machten daher eine Rückwärtskonzentrirung von mehr als 500 m

und von Neuem hatte ich mich zu überzeugen Gelegenheit, wie zu Kriegs- und Friedenszeiten der Rückzug stets schneller von Statten geht wie der Angriff. Selbst die Langsamsten unter ihnen schienen des Hermes Fersenflügel angethan zu haben, und nur mit Mühe konnte man sie bestimmen an einem Orte Halt zu machen, wo sie unter dem Schutze vor jeder Gefahr waren.

Lang, sehr lang schien uns die Erwartung, wie immer, wenn es sich um Erfüllung eines brennenden Wunsches handelt.

Es war 5 Uhr 20 Minuten nach mittlerer römischer Zeit, als die Explosion erfolgte: man glaubte in nächster Nähe abgefeuerte Kanonenschüsse zu hören; die Luft bebte gewaltig und die Lampen erloschen sämmtlich. Eine dicke Rauchwolke hüllte uns ein, und Jeder hörte auf zu sprechen: man begnügte sich damit, aus vollem Halse zu husten, und wenn man diese Keuchhustensalven hörte, glaubte man sich in eine Vorstellung auf dem Phönix-Theater und zwar in den Augenblick versetzt, wo die prima Donna während einer Grippe- und Bräune-Epidemie ihre Bravourarie losschiesst.

Endlich ist die Bresche aufgeräumt, Jeder stürzt nach vorn, um durch die Zauberspalte zu schreiten. Der Modaner*) Nordwind sandte uns zwar reichliche Sandwolken ins Gesicht, allein diese einzelne Verdriesslichkeit kümmerte uns äusserst wenig: wir dachten einzig und allein an die Bresche, nicht um dort Feinden zu begegnen, sondern im Gegentheil Freunde zu umarmen, die wie wir auf die Entfernung des letzten Hindernisses und den endlichen Fall des Bollwerkes geläutert hatten. Die ganze Einwohnerschaft von Modane war zugegen. Nach herzlichem mit unsern savoyischen Freunden ausgetauschtem Händedrucke kehrten wir durch die Bresche unter Führung des Hrn. Copello zurück, des ersten lebenden Wesens, welches von Modane nach Bardonnèche quer durch den Tunnel gegangen ist.

Bei unserer Rückkehr fanden wir zwar eine mit Erfrischungen besetzte Tafel vor, allein Jeder hatte Licht und Luft

*) Station an der französischen Tunnelmündung.

deutschen Eisenbahnen) übereinstimmen. — Abschnitt III. giebt die obligatorischen Vorschriften für die Haupt-Eisenbahnen, — eine Zusammenstellung der in I. enthaltenen und in fester Schrift gedruckten maassgebenden Vorschriften, — welche die in den seitherigen technischen Vereinbarungen unter IV. aufgeführten einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen zu ersetzen bestimmt sind. Dieser letzte Hauptabschnitt ist in drei Unterabtheilungen getheilt: A. Bahnbau, B. Betriebsmittel und C. Betriebsdienst. Die erwähnte Eintheilung gestattet eine bessere Uebersichtlichkeit, wie denn auch die einzelnen Bestimmungen und deren Zusätze ausführlicher und bestimmter ausgedrückt worden sind, als dies in den seitherigen Vereinbarungen der Fall war.

Da es nunmehr für die Aufstellung der Projekte sowie für die Bauausführung und Inbetriebsetzung der Eisenbahnen von Wichtigkeit ist, die hauptsächlichsten Abweichungen dieser neu aufgestellten Bestimmungen von den seitherigen kennen zu lernen, so sollen dieselben, und zwar zunächst diejenigen für den Bau der freien Strecke, hier aufgeführt werden.

Bezüglich der Spurerweiterung der Kurven ist vorgeschrieben: Die Spurweite in Kurven mit Halbmesser unter 1000^m soll im Verhältniss zur Abnahme der Länge der Radien angemessen vergrößert werden, und zwar bei Anwendung des noch zulässigen Halbmessers von 180^m bis zu dem Maasse von 30^{mm} (während diese Vergrößerung der Spurweite bei demselben Halbmesser der Kurve früher bis höchstens 25^{mm} betragen durfte).

Unter Beibehaltung des Minimalmaasses von 3,500^m von Mittel zu Mittel der Doppelgeleise in der freien Bahn wird bestimmt, dass, sobald noch ein einfaches oder ein Doppelgeleis hiezu tritt, die Entfernung vom alten Geleise auf mindestens 4^m festzusetzen ist, und bei Erbauung von neuen Bahnen für sämtliche Geleise eine Entfernung von 4^m empfohlen (übereinstimmend mit dem Normalprofil des lichten Raumes).

Während früher die Gesamtbreite einer zweigeleisigen Bahn in Höhe der Schienenunterkante vorgeschrieben war, ist nunmehr in dieser Höhenlage das Maass von der nächstgelegenen Geleismitte bis zum Durchschnittspunkte der Böschungslinie auf mindestens 2^m festgesetzt worden.

Die Längen der Schienen sollen in der Regel nicht weniger als 6^m (früher 5,5^m) und der Halbmesser für eine gewölbte Oberfläche des Kopfes der Schienen nicht unter 200^{mm} (früher 180^{mm}) betragen; für die Höhe der Schienen wird das Maass von mindestens 130^{mm} (früher 114^{mm}) empfohlen und sollen dieselben 140 Ztr. (früher 130 Ztr.) pro Rad mit Sicherheit tragen können.

Bei Anwendung des schwebenden Stosses wird empfohlen in Kurven von kleinerem Radius als 800^m auf den dem Stosse zunächst liegenden Schwellen im äusseren Schienenstrange eiserne Unterlagsplatten zu legen und für Steinunterlagen sollen bei Anwendung derselben Radien (früher waren 760^m als Maximum angegeben) die Schienen an den Stössen und in der Mitte so mit einander verbunden sein, dass eine Veränderung der Spurweite vollständig verhindert wird. Folgende Bestimmungen sind neu hinzugesetzt: Als Schienenunterlagen können Holz, Stein und Eisen verwandt werden, und bei dem System des eisernen Oberbaues ohne Querschwellen sind ebenfalls geeignete Mittel zur Erhaltung der Spurweite des Geleises, insbesondere in Kurven anzuwenden.

Für die Bahnhofs-Anlagen ist zu erwähnen, dass die Bahnhöfe in der Regel eine horizontale Strecke wo möglich von 900^m (früher 550^m) erhalten. Als geringste Entfernung der Geleise auf Bahnhöfen von Mitte zu Mitte werden 4,500^m (früher 4,3^m) als wünschenswerth erkannt und für Hauptgeleise, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6^m (früher 5,2^m) von Mitte zu Mitte empfohlen. Die gerade Linie zwischen den beiden Gegenkrümmungen eines Verbindungsgeleises ist zu mindestens 6^m Länge (früher 3,7^m) festgesetzt und die Vergrößerung der Spurweite in den Kurven ist bis zu 30^{mm} (früher 25^{mm}) zulässig.

Bezüglich der Konstruktion der Weichen wird eine solche mit beweglichen gleich langen Zungen als zweckmässig bezeichnet und das Maass für das Aufschlagen der Spitzen der Weichenzungen auf mindestens 120^{mm} (früher 100^{mm}) festgestellt; sodann ist die Anlage englischer Weichen für zulässig erachtet und für dieselben empfohlen den Kreuzungswinkel möglichst stumpf, jedenfalls die Neigung des Herzstückes nicht kleiner als 1:10 zu machen; und für das zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen erforderliche Markirzeichen, welches die Grenze bezeichnet, bis zu welcher in jedem Bahnstrange Wagen vorgeschoben werden dürfen, die Entfernung von 3,500^m von Mitte zu Mitte der Geleise festgesetzt.

Für die Drehscheiben auf den Lokomotivstationen wird ein Durchmesser von mindestens 12^m (früher 11,6^m) empfohlen und das Maximalmaass für die Tiefe der Gruben der Schiebebühnen auf 500^{mm} (früher 460^{mm}) normirt.

Für die Höhe der Personerperrons über Schienenoberkante wird das Maass von 210^{mm} empfohlen und das von 380^{mm} noch als zulässig gestattet und als zweckmässige Breite derselben in den Hallen und vor den Stationsgebäuden werden mindestens 7,500^m (früher 5,5^m), sowie für den Abstand der auf den Perrons stehenden Säulen 3^m (früher 2,9^m) von der Mitte des nächsten Geleises gefordert.

Neu sind folgende Zusatzbestimmungen aufgeführt:

Auch ist Sorge zu tragen, dass die Reisenden die Bahnhöfe verlassen können, ohne die Wartesäle zu passiren.

Auf grösseren Stationen empfehlen sich getrennt liegende Schuppen mit offenen Laderampen für feuergefährliche Gegenstände. Die Krähne (Ladekrähne) sind mit der zulässigen Maximalbelastung zu bezeichnen und

Offene Reinigungsgruben an den Perrons sind unzulässig.

Ferner wird bestimmt, dass die Ausgüsse der Wasserkranne mindestens 2,850^m (früher 2,52^m) über der Oberkante der Schienen liegen sollen. Die früher zu 5,2^m festgesetzte Höhenlage der Wasserbehälter über dem Fussboden der Lokomotivschuppen wird nicht wieder gefordert, sondern nur vorgeschrieben, dass in den Schuppen eine mit einem hoch gelegenen Wasserbehälter kommunizierende Rohrleitung liegen soll, welche durch einen Schlauch mit jeder Lokomotive in Verbindung gebracht werden kann, und neu hinzugefügt, dass der Schuppen mit Einrichtungen zum Heizen zu versehen ist.

Während früher als zweckmässig angegeben wurde, die Grösse sämtlicher bedeckten Arbeitsräume für einen Reparaturstand von mindestens 5 pCt. der Wagen einzurichten, wird jetzt ein solcher von 8 pCt. der Personen- und 3 pCt. der Güterwagen empfohlen.

Für die Betriebsmittel, und zwar zunächst die Loko-

nöthig, und zog daher den Wagen der Flasche vor. Bald waren wir unter freiem Himmel, wo wir, was Luft anbelangt, einen reichlichen Vorrath empfindsamster Frische voranden (9° unter Null), und in Bezug auf Licht nur den berühmten Vers aus dem Cid citiren konnten:

cette pâle clarté, qui tombe des étoiles,

denn es war mittlerweile Nacht geworden.

Ein Banquet von 120 Kouverts erwartete die Geladenen und das Direktionspersonal in einem geräumigen Saale, der reich geschmückt und mit Draperien geziert war, die ich industriell nennen muss, denn sie waren zum grossen Theile aus Modellen der Instrumente und Geräthschaften zusammengesetzt, die bei dem Durchstich des Tunnels Anwendung gefunden hatten. So liess eine Bohrmaschine ihre Stahl- und Kupferarmatur unter dem Bildniss König Viktor Emmanuel's leuchten, des glücklichen Monarchen, der den Durchstich der Alpen zu den ruhmvollsten Ereignissen seiner Regentschaft zählen darf.

Es ergoss sich nun ein Platzregen von Reden: 1) M. Dina, Direktor der Zeitung „l'Opinion“, 2) M. Paul Amilhan, Generaldirektor der oberitalischen Bahnen, 3) M. Grattoni, 4) M. Sommeiller, schliesslich um alter italischer Sitte treu zu bleiben, sang der Kaplan der beiden Bauhöfe ein Lied seiner Komposition. Wir brachten einen Toast auf den König aus, einen andern dem Gedenken Cavour's, einen dritten dem General Menabrea, dem klugen Manne, der stets an das kühne Unternehmen geglaubt, den Staatsmanne, der ihm seine anhaltende Unterstützung gewährt hatte.

Ein einziger Umstand legte diesem Brüderfeste einen Trauerzug bei: wir dachten Frankreichs, des schönen, edlen Frankreichs, welches heldenmüthig für die Unverletztheit seiner Ehre und seines Landes kämpfte. Als M. Amilhan seine geistreiche Ansprache vollendet hatte, applaudirte man gewaltig, und im selben Augenblicke riefen alle Festtheilnehmer, von gemeinsamen Gedanken beseelt, in ungeheurem Verein: Es lebe Frankreich!

Nach hergestellter Ruhe richtete sich darauf M. Sommeiller

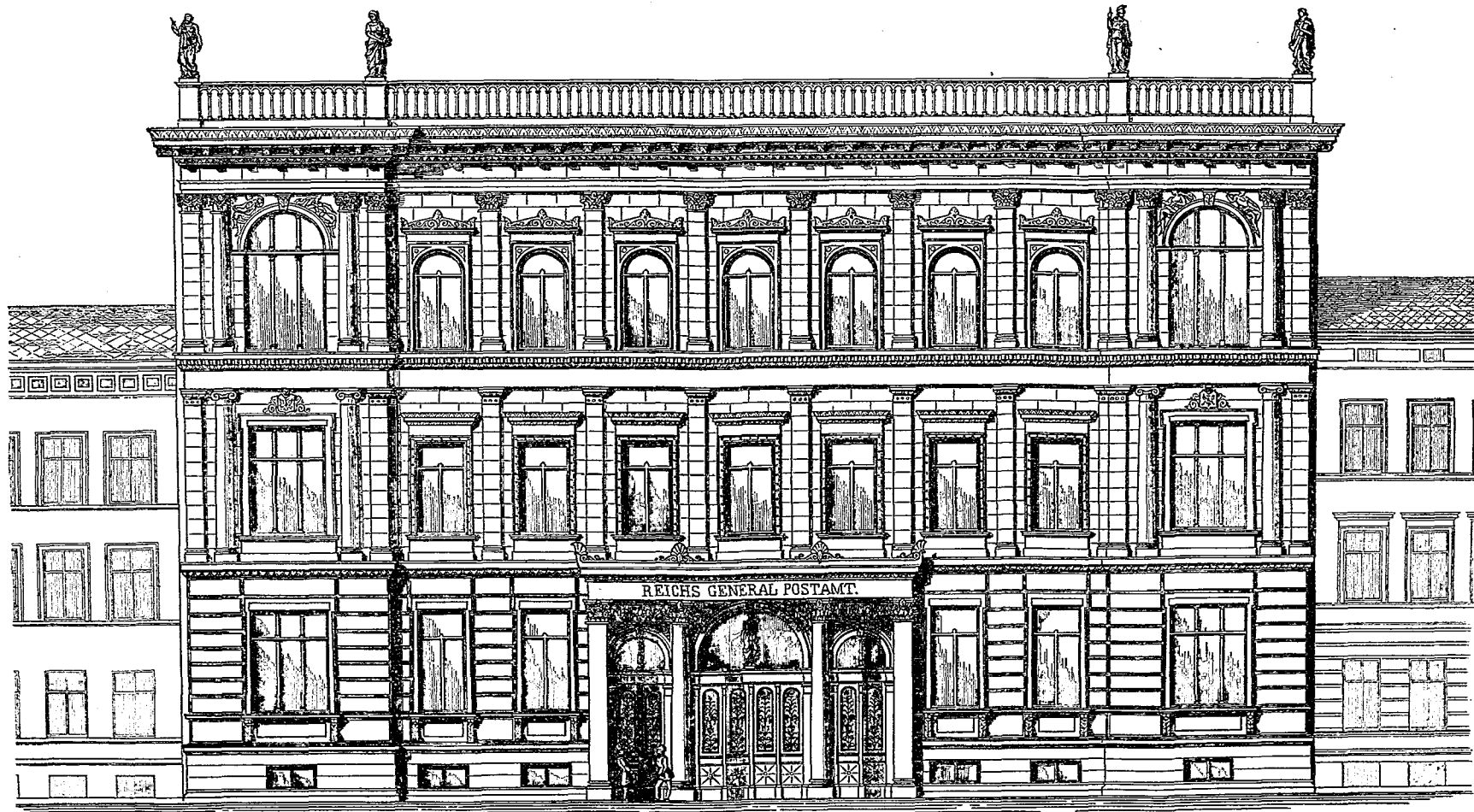
in einer gemüthlichen Ansprache — doch voller Schwung und Gefühl — an seinen Kollegen Grattoni: „Mein Freund!“ sagte er zu ihm, „zum Gelingen dieses grossen Werkes haben unsere beiden Persönlichkeiten, gleich theilhaftig, die eine die andere ergänzt! Hier ist meine Hand, reichen Sie mir die Ihrige!“ — Die Bewegung, welche die Zuhörer bei diesem freimüthigen und loyalen Beweis der Achtung empfanden, dem sich zwei Männer von Herz und Geist nach so viel gemeinsam überstandenen Mühen und Arbeiten gegenseitig hingaben, ist schwer zu beschreiben.

Die Festlichkeit hatte keinen offiziellen Charakter und das Rangansetzen glänzte nur durch seine Abwesenheit. Als sie zu Ende war, zerstreuten sich Anfangs alle Theilnehmer, die Hand in der Tasche, die Zigarre zwischen den Lippen, in gesprächige Gruppen; aber bald suchte sich ein Jeder ein stilles Plätzchen.

Ich selbst fand eine gleich komfortable und gastfreundliche Herberge bei meinem Freunde Borelli, der mir zu Liebe sein Arbeitszimmer in eine Schlafkammer umgewandelt hatte. Als ich erwachte, liess mich Schellengeläute, Peitschengeknalle und laute Unterhaltung der Kutscher schnell an die Abreise denken. Denselben Tag sollte noch ein zweites Banquet vom Stapel gelassen werden, unter dessen erwarteten Theilnehmern sich auch der Präpekt Savoyens befand, der von seiner Regierung beauftragt war, offiziell zu erklären, mit welchem Interesse und welcher Freude Frankreich, trotz seines Ungemachs, die Nachricht von der Durchdringung der Alpen aufgefasst hätte.

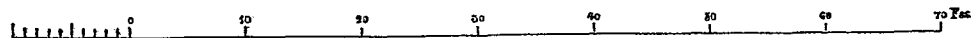
Bald waren wir unterwegs, und genossen das wunderbare Bild der Berge, die mit abenteuerlichen Schneebelagerungen bedeckt und besät waren. Das Gefühl, welches in dieser Jahreszeit beim Anblick der Alpenlandschaft den Menschen besiegt, ist das wilder, majestätischer Trauer, die nur allzusehr mit den Sommerblicken kontrastirt, wenn die Bäche murmeln, das Gras die Wiesen weich bedeckt und die Bäume ihre grossen, grünen Wipfel unter den Liebkosungen des Windes schaukeln.

REICHS-GENERAL-POSTAMT ZU BERLIN.



Entf. von C. Schwatlo.

X. A. von P. Meurer.



motiven ist bezüglich der Breiten- und Höhenmaasse vorgeschrieben, dass sämtliche Abmessungen gegen das Normalprofil einen Spielraum von mindestens 50 mm gewähren müssen.

Das Maximalmaass des Standes der festen Achsen der Lokomotiven, welches früher für Kurven in freier Bahn bis zu 460 m Radius angegeben war, ist in der neuen Aufstellung auch für solche bis zu 600 m Radius und dem entsprechend zu 6,000 m aufgeführt; auch wird die Anwendung von beweglichen Radgestellen oder verschiebbaren Achsen für Kurven in der freien Bahn unter 250 m Radius (früher 240 m) empfohlen, sowie für das auf eine Achse kommende Gewicht 280 Ztr. (früher 260 Ztr.) incl. Achsen und Räder als Maximum nicht zu überschreiten. Bei den Bestimmungen über die Befestigung des Feuerkastens ist als neu zu erwähnen, dass die Anwendung von Deckenstehbolzen zulässig ist.

Während früher angegeben war, dass sich Dampfspannungen bis zu 7–8½ Atmosphären Ueberdruck als zweckmässig bewährt haben, werden jetzt 10 Atmosphären aufgeführt. Sodann ist vorgeschrieben, dass jede Lokomotive mit einem der Beschaffenheit des Materials entsprechenden zweckmässigen Funkenfänger versehen sein soll.

Die Breite der Tender darf mit Einschluss der Tritte und vorspringenden Theile das Maass von 3,050 m (früher 2,745 m und 2,88 m) nicht überschreiten.

Ferner wird bezüglich der Wagen bestimmt, dass die Breite der Personenwagen, welche an den Langseiten keine aufschlagenden Thüren haben, in den äusseren Kastenwänden nicht über 2,900 m (früher 2,745 m) sein darf, und dabei hinzugefügt: bei geöffneten Thüren dürfen Personen- und Gepäckwagen die Breite von 3,900 m nicht überschreiten. Güterwagen dürfen mit Einschluss der vorspringenden Theile bis zur Höhe von 1,870 m über den Schienen nicht breiter als 2,900 m (früher 2,745 m) und in grösserer Höhe nicht über 3 m (früher 2,895 m) breit sein.

Die Grösse des festen Radstandes der Achsen der Wagen ist für die Kurven in freier Bahn spezieller und etwas abweichend gegen die früheren Bestimmungen angegeben und zwar für kleinere Radien etwas grösser und für Kurven über 600 m Radius kleiner zu 7,000 m (früher 7,32 m); für Güterwagen wird empfohlen einen Radstand von 4 m (früher 3,06 m) als Maximum anzusehen. Die Bestimmungen über die Abmessungen und die Konstruktion der Zug- und Stossapparate sind unter Bezugnahme auf die den Vereinbarungen beigelegten Zeichnungen derselben vollständiger und bestimmter ausgedrückt worden.

Bei den gemeinschaftlichen Bestimmungen für die Betriebsmittel ist als neu zu erwähnen, dass für nicht gebremste Wagenräder die Radsterne auch von Holz angefertigt sein dürfen. — Die Belastung der Achsen von Eisen ist bis zu einem Durchmesser in der Nabe von 130 mm (früher bis zu 127 mm) und bis zu 85 mm (früher bis zu 82 mm) Stärke im Schenkel mit 150 Ztr. (früher 130 Ztr.) als Maximum für angemessen erachtet und bei Anwendung von Gusstahl gestattet, diese Belastungen um 20 pCt. (früher 30 pCt.) zu erhöhen; letztere Be-

stimmungen werden jedoch erst bei Neubeschaffung und bei Auswechselung von Achsen obligatorisch.

Die Bestimmungen für die Handhabung des Betriebsdienstes enthalten wenige Veränderungen gegen die früheren Vorschriften; als neu ist zu erwähnen, dass längere Gegenstände nur dann auf zwei Wagen geladen werden dürfen, wenn jeder dieser Wagen mit einem drehbaren Schemel versehen und letzterer mit dem Wagengestelle fest verbunden ist; sodann, dass, ausser den früheren Bestimmungen hierüber, auch langsamer gefahren werden muss, sobald ein Zug durch Weichen gegen die Spitze und über Drehbrücken fährt und dass das Schieben der Wagen durch die Lokomotive zulässig ist für Arbeitszüge und Züge nach benachbarten Gruben und gewerblichen Etablissements, und ferner, dass die ohne ausreichende Aufsicht und über Nacht stehenden Wagen durch geeignete Vorrichtungen festzustellen sind, namentlich wenn die Möglichkeit vorliegt, dass dieselben durch Sturmwind oder ein Gefälle auf die Hauptgleise gelangen können.

Die Entfernungen, in welchen Hilfs- und Reservelokomotiven aufgestellt und in Dampf zu halten sind, sollen nicht über 100 Kilometer (früher 12 Meilen) betragen. Während früher die Kesselprobe der im Betriebe befindlichen Lokomotiven zum ersten Male vorgenommen werden musste, sobald eine Lokomotive 10,000 Meilen zurückgelegt hatte und jede fernere Prüfung nach Durchlaufung weiterer 8000 Meilen, sind die Entfernungen nunmehr auf 100,000, bezw. 80,000 Kilometer festgesetzt und für diese Prüfungen, sowie für diejenigen neuer Lokomotiven das 1½fache des zulässigen Maximaldrucks vorgeschrieben. Diese Vorschrift stimmt nicht vollständig mit den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln vom 29. Mai 1871 überein und würde für Kessel, welche für einen Maximaldruck unter 10 Atmosphären konstruirt sind, einen geringeren als den gesetzlich vorgeschriebenen zulassen.

Die Revision der Wagen hat stattzufinden, so oft dieselben 30,000 bis 40,000 Kilometer (früher 3–4000 Meilen) durchlaufen haben.

Die Bestimmungen über das Signalwesen sind mit den früheren in den technischen Vereinbarungen enthaltenen fast vollständig übereinstimmend geblieben, neu hinzugesetzt ist nur, dass bei Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, sowie bei beweglichen Brücken der Stand derselben schon in einer Entfernung von 300 m zu erkennen sein muss.

Zum Schlusse wollen wir dieser Vergleichung der neu aufgestellten und der seitherigen technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen noch den Wunsch beifügen, dass die neuen Bestimmungen auch demnächst von allen Eisenbahn-Verwaltungen nicht nur formell anerkannt, sondern auch für Neu- und Umbauten unbedingt maassgebend werden, damit gleichzeitig mit der einheitlichen Gestaltung Deutschlands die so wünschenswerthe und überaus wichtige einheitliche Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands herbeigeführt werde.

— St. —

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 23. Dezember 1871; Vorsitzender Hr. Böckmann, anwesend 86 Mitglieder und 2 Gäste.

Nach mehreren geschäftlichen Mittheilungen des Herrn Vorsitzenden gab zunächst Hr. E. Römer einige kleinere Mittheilungen über einfachere Abtritts-Anlagen auf den Bahnhöfen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, sowie über eine neue Metallkomposition, die sich wegen ihrer grossen Weichheit und ihres Nichtoxydierens zum Belegen von Balkons, feuchten Wänden etc. vorzüglich eignet. Hr. Gill überreicht dem Vereine die von Gerstner herausgegebene Publikation des neuen Wasserwerks in Carlsruhe und erläutert die Anlage der dortigen Brunnen.

Nach Erledigung der eingegangenen Fragen, deren Beantwortung durch die Hrn. Röder, Römer und Schwedler erfolgte, wird zum Schlusse eine Kommission zur Vorbereitung einer Winter-Festlichkeit gewählt. Ueber die Form der Festlichkeit (Ball, Maskenball oder Familienfest) wird in lebhaftester Weise diskutiert und äussert sich wieder von vielen Seiten der Wunsch, dieselbe nach Möglichkeit auf Vereinsmitglieder und deren Angehörige zu beschränken; die Entscheidung dieser Frage wird schliesslich der gewählten Kommission überlassen.

○

Die diesjährige General-Versammlung des Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt fand unter Vorsitz des Baumeisters Fr. Hoffmann und unter zahlreicher Betheiligung der Mitglieder Sonnabend, den 16. Dezember 1871 zu Berlin statt. Dr. Meyer gab zunächst eine längere Uebersicht über die Thätigkeit des Vereins-Ausschusses seit der letzten General-Versammlung, namentlich über seine bei dem deutschen Reichstage gethanen Schritte wegen Erweiterung des deutschen Kanalnetzes. Demnächst erstattete der Schatzmeister des Vereins, Kommerzienrath Schemionek, den Bericht über die Kassen- und Mitglieder-Verhältnisse des Vereins. Die Kasse wies danach einen Bestand von 943 Thlr. auf;

der Verein zählte an Mitgliedern: 23 Handelsverbände, 3 Zweigvereine, 26 andere Vereine und 667 Einzelmitglieder.

Dann trat die Versammlung in die Tagesordnung ein. Dr. Rentzsch erstattete zunächst Bericht über die Kettenschifffahrt, woran Dr. Goeben und Direktor Bellingrath einige Bemerkungen knüpften. — Demnächst berichtete der Geh. Regierungsrath Marcard über die im Gebiete der mittleren Ems begonnenen Kanalisationen und die zur Unterhaltung und Benutzung der Kanäle in der Bildung begriffene Genossenschaft. — Dr. von Bunsen führt die Wichtigkeit dieser Melioration weiter aus. Dr. Faucher erstattete sodann der Versammlung Bericht über das Elb-Spree-Kanal-Unternehmen. Er hält das Unternehmen für vollkommen gesichert und hofft, dass der Kanal schon in wenigen Jahren vollendet sein wird. Der Kommerzienrath Schemionek zog eine Parallele zwischen der staatlichen Begünstigung der Eisenbahnen und der Kanalbauten, und glaubt, dass es im Interesse des Unternehmens geboten erscheine, sich wegen Unterstützung desselben an den Landtag zu wenden. — Baurath Roeder referirte hierauf über die an den Reichstag gerichtete Petition wegen Wegfall der „Meile“ aus der neuen Maass- und Gewichtsordnung, die von dem Reichstage dem Reichskanzler zur Erwägung überwiesen worden. — Dr. Karsten bemerkte dazu, dass dieselbe bereits an die General-Eichungskommission zur Begutachtung gelangt sei und nach seiner Meinung auch Berücksichtigung finden werde.

Zum Schlusse referirte Dr. von Bunsen über Normativbestimmungen für die bei Durchführung eines internationalen Kanalsystems zu empfehlenden Dimensionen und beantragte, den Ausschuss zu ermächtigen, eine Konferenz sobald als möglich einzuberufen, um die für die Zukunft wünschenswerthen Verhältnisse bei den Kanälen zu besprechen. Der Vorschlag wurde von der Versammlung genehmigt. — Die Versammlung schritt sodann zur Wahl des Ausschusses und wählte den bisherigen Vorstand, bestehend aus Fr. Hoffmann, Roeder, Schemionek und Dr. Alex. Meyer, wieder.

Vermischtes.

Eine Konferenz zur Berathung der Mittel für die Förderung der Kunstgewerbe in Preussen, wie sie auf Berufung des Hrn. Handelsministers schon im August 1870 zusammentreten sollte, hat nunmehr in den letzten Tagen vor Weihnachten stattgefunden. Der Staats-Anzeiger giebt darüber folgenden offiziellen Bericht:

„Das Bedürfniss, den zur Förderung der Kunstgewerbe bestimmten Zeichenunterricht in den gewerblichen Lehranstalten mit passenden Lehrmitteln auszustatten, hatte bei dem Handelsminister schon seit längerer Zeit den Wunsch rege gemacht, über die Herstellung zweckentsprechender Vorlagen, sowie über die Unterstützung geeigneter, aus privater Initiative hervorgegangener Vorlage-Sammlungen das Urtheil solcher Künstler, Lehrer und Industriellen einzuholen, welche mit dem Kunstgewerbe und dem kunstgewerblichen Unterrichte näher vertraut sind. Die Zeitereignisse hatten der Verwirklichung dieses Wunsches längere Zeit im Wege gestanden. In den letzten Tagen sind nun auf Einladung des Handelsministers die Herren Professor Gropius, Direktor der königlichen Kunstschule, Baumeister Grunow, Direktor des deutschen Gewerbe-Museums, Baumeister Heyden, Baurath Köhler, Lehrer an der polytechnischen Schule in Hannover, Dr. Lessing, Professor Lohde, Lehrer an der königlichen Gewerbe-Akademie, Professor Lucae, Lehrer an der königlichen Bau-Akademie, Maler Merkel, Zeichenlehrer an der höheren Gewerbeschule und gewerblichen Zeichenschule in Kassel, Bau-Inspektor Pflaume aus Köln, Baurath Raschdorff, Stadt-Baumeister in Köln, Geheimer Kommerzien-Rath Ravené und Ober-Hof-Baurath Strack zu einer Besprechung in dem Handels-Ministerium zusammengetreten. Die Absichten des Handels-Ministers, welcher einem grossen Theile der Verhandlungen seine persönliche Theilnahme widmete, fanden allseits den lebhaftesten Anklang. Es wurde zunächst übereinstimmend als ein Bedürfniss anerkannt, die Herstellung guter Lehrmittel zur Ausbildung der Gewerbetreibenden in der für die Pflege der Kunstgewerbe so wichtigen Zeichenkunst regierungsseitig zu unterstützen, ganz besonders wurde dies Bedürfniss für die elementare Stufe des Unterrichts hervorgehoben. Man theilte sodann allseitig den Wunsch, dass die Regierung der Publikation grösserer Werke, welche im Zusammenhang mit einander und nach einem gemeinschaftlichen Plane durch geeignete Kräfte bearbeitet, hervorragende gewerbliche Erzeugnisse aus den verschiedenen Epochen des Kunstgewerbseis in würdiger Weise wiedergeben und dem grösseren Publikum zugänglich machen, ihre Beihilfe zuwenden möge. Endlich empfahl die Versammlung einige bereits in der Herstellung begriffene Werke, welche als geeignet erkannt wurden, den Zwecken, welche die Regierung im Auge habe, zu dienen, der besonderen und nächsten Berücksichtigung. Die Vorschläge der Sachverständigen erhielten den Beifall der Handelsminister, auf dessen Anregung die Versammlung aus ihrer Mitte eine Anzahl von Vertrauensmännern bezeichnete, welche ihm bei der weiteren Verfolgung der hier kurz angedeuteten Pläne beratend zur Seite stehen sollten. Wir dürfen hoffen, dass diese vereinte Thätigkeit für das deutsche Kunstgewerbe nicht ohne Nutzen bleiben werde.“

Ein von einem der Betheiligten in der Nationalzeitung erstatteter Bericht ergänzt diese Mittheilung in den Details und erfahren wir aus demselben, dass man als geeignete Unterrichtsmittel für den in Rede stehenden Zweck einmal die älteren Vorlagen Bötticher's, andererseits aber in erster Linie die von dem Baumeister Jacobsthal begonnene „Grammatik der Ornamente“ in's Auge gefasst hat. Unter den Publikationen kunstgewerblicher Erzeugnisse, welche durch Staats-Unterstützung gefördert werden sollen, werden zunächst das Archiv der Ornamentik von Professor Gropius und die (in der Herstellung begriffenen) Deutschen Schmiedearbeiten von Baurath Raschdorff genannt.

Wir begrüssen unsererseits die von Seiten der Staatsregierung ausgesprochene wohlwollende Absicht, zur Förderung der Kunstgewerbe das Ihrige beizutragen, mit aufrichtiger Freude, ohne uns über die nächsten Resultate derselben allzugrosse Illusionen zu machen. Denn abgesehen davon, dass auf einem so lange vernachlässigten Gebiete nur langsam und allmählig bemerkenswerthe Erfolge zu erzielen sind, scheint uns die Einleitung der gegenwärtigen Maassregeln, wie sie zunächst in der Zusammensetzung der Konferenz sich ausspricht, darauf hinzuweisen, dass man den Schwerpunkt derselben noch allzusehr an den grünen Tisch verlegen wird. Gewiss bedarf das deutsche Kunstgewerbe der Gönner und Berather, aber die eigentliche Förderung desselben liegt zunächst doch in der Hand der wirklichen Lehrer, und vor allen Dingen muss es Aufgabe sein geeignete Lehrkräfte zu gewinnen und die gewonnenen, bewährten Lehrkräfte ihrem Berufe zu erhalten.

Wenn diejenige Anstalt, welche zunächst die Förderung des Kunstgewerbes in Preussen sich zur Aufgabe gestellt hatte, das deutsche Gewerbe-Museum in Berlin, in seinen wirklichen Erfolgen bisher noch weit hinter den hochgespannten Erwartungen zurückgeblieben und zu einem vollen, lebenskräftigen Organismus noch nicht erstarkt ist, so liegt der Grund dieser Kränklichkeit nicht zum Geringsten darin, dass vorläufig die Gönner und Berather, die regierenden Kuratoren und Direktoren der Anstalt gegenüber den wirklich thätigen Lehrern einen zu überwiegenden Einfluss ausüben, dass man der Bildung eines der Höhe der Aufgabe gewachsenen Lehrer-Kollegiums zu geringe Aufmerksamkeit schenkt. Mag das Letztere allerdings mit der Gering-

fähigkeit der disponiblen Mittel entschuldigt werden können, so ist doch schon das Erste allein ein immerhin nicht zu unterschätzender Grund, um gerade die besten und nützlichsten Kräfte der Anstalt fern zu halten oder ihr wiederum zu entfremden.

Wir fürchten Aehnliches oder sehen vielmehr das Walten derselben schädlichen und hemmenden Einflüsse, wenn bei Berufung der oben erwähnten Konferenz, zu welcher man mehrere Persönlichkeiten hinzugezogen hat, deren Wirksamkeit doch nur in einer entfernteren Beziehung zum Kunstgewerbe oder zum kunstgewerblichen Zeichenunterricht steht, diejenigen Männer, deren schöpferischer Lehrthätigkeit man bisher die besten Erfolge verdankt, in einer geradezu kränkenden Weise übergangen worden sind. Oder sollte es auch den mit den Verhältnissen weniger vertrauten Lesern auffallen sein, dass gerade diejenigen, auf deren Werke sich jene Konferenz zunächst angewiesen sah, Professor C. Bötticher und Baumeister E. Jacobsthal von derselben ausgeschlossen waren? —

Aus dem Reichslande. Es begegnen sich wohl kaum zwei Beamte im Elsass-Lothringen, ohne dass die Frage der Organisation sofort besprochen wird und jeder seine Hoffnungen und Befürchtungen ausdrückt. Denn verhält wie der Rathschluss der Götter schreitet das Geschick, das über uns entscheidet; nur selten hebt sich hier und da der dichte Vorhang und vergönnt gewöhnlichen Sterblichen einen kurzen ungewissen Blick in die Zukunft. Die Stimmung der Beamtenwelt und auch unserer Fachgenossen ist dadurch eine etwas unbehagliche, überreizte geworden.

Das neue Provisorium, von dem man gegenwärtig spricht, soll aber für unser Fach etwas entschieden Gutes bringen. Man erwartet mit Sicherheit eine Ausscheidung des Wasserbaues, der hier eine sehr hervorragende Rolle spielt, von den anderen Zweigen der Technik. Dadurch würden viele Unzuträglichkeiten gehoben, die entstanden sind, indem man auch die grösseren vorliegenden Wasserbauten in den Rahmen der Kreisbaumeisterei zu zwingen genöthigt war. Da nun doch nicht daran zu denken ist, dass der vielseitig beschäftigte und oft überhäufte Kreis-Ingenieur die effektive Bauleitung bei einem grösseren Bau übernehmen könnte, sondern man hierzu stets andere erfahrene Techniker heranziehen musste, so wurde der Kreis-Ingenieur zu einer Briefsammelstelle und Verschleppungs-Instanz. Diese unbehagliche Stellung führte dann zu Nörgeleien und Reibungen nach oben und unten, worunter der Bau leiden muss, wie jeder zugeben wird, der derartige Verhältnisse aus der Praxis kennt.

Die neue Eintheilung wird dem vom hindernden Ballast befreiten Wasserbau-Ingenieur Zeit und Geistesfrische lassen, um die vorliegenden, hoch interessanten Wasserbauten selbst zu leiten, und die technische Beihilfe wird sich auf jüngere Kräfte beschränken können, die noch in der Ausbildung begriffen, sich erfahrungsmässig leicht dem älteren Kollegen unterordnen. Zum Besetzen der zu errichtenden Wasserbau-Ingenieurstellen besitzt der Dirigent des Reichslandes unter seinen Beamten gerade für dieses Fach sehr gründlich vorgebildete Spezialtechniker, so dass wir hoffen dürfen, die neuen deutschen Wasserbauten werden sich den vorhandenen französischen ebenbürtig zur Seite stellen können. Die Letzteren tragen breit den Stempel eines hoch gebildeten Kulturvolkes und ist also hier dem nationalen Wettstreit ein hohes schönes Ziel gesetzt. Wir gehen in voller Erkenntniss unserer Aufgabe an die Arbeit.

Viel Erleichterung könnte hier noch den höheren Instanzen verschafft werden, wenn man das preussische Revisions- und Superrevisionswesen der Anschläge etc. nicht treulich kopirt hätte. Wer einen preussischen Anschlag mit seinen blauen und rothen Aenderungen, Zusätzen und Bemerkungen kennt, wird begreifen, was ich meine. Hat man Grund anzunehmen, dass der betreffende Ingenieur bei Ermittlung der Lokalpreise nicht gewissenhaft verfährt, oder dass er es nicht versteht die Trapeze und Dreiecke der Auf- und Abträge richtig anzusetzen, nun so ersetzt man ihn durch einen anderen. Es ist deprimirend seine mit Liebe und nach bestem Wissen und Gewissen gefertigten Arbeiten zurückzuerhalten, in einem Zustande, wie das schlechte Exerzitium eines Schulknaben. Und das Resultat? Die eine Instanz streicht den Anschlag einige Prozente hinauf, die andere wieder herunter, und die ewig wechselnde unkontrollirbare Konjunktur billigt in der Submission dem Unternehmer oft 10 bis 25% unter oder über dem Anschlage zu. Wie viel Zeit würde erspart, wenn die Revisionen der höheren Instanzen sich nur auf höhere technische Gesichtspunkte beschränkten!

Frank.

Statistik der Königlichen Bau-Akademie zu Berlin. Es wird nicht uninteressant sein, den Einfluss des glücklich beendigten Krieges auf den Besuch der Königlichen Bau-Akademie kennen zu lernen, was aus der nachfolgenden Statistik der Frequenz dieser Anstalt in den beiden Wintersemestern von 1870 auf 71 und von 1871 auf 72, also während des Krieges und nach demselben, am deutlichsten hervorgeht. Wenn hiernach der diesjährige Besuch gegen den vorjährigen als verdoppelt auftritt, so ist dieses doch keineswegs bezüglich der Durchschnittszahl der gewöhnlichen Frequenz der Fall, auch nicht zu erwarten, dass dieses Wachstum der Zunahme bestehen bleiben wird. Man wird bei der Annahme, dass 1870 ein Drittel der gewöhnlich Eintretenden durch den Krieg hieran verhindert worden und dieses Drittel den diesjährig Aufgenommenen zuge wachsen ist, nicht weit fehlgreifen.

	Im Winter-Semester.	
	1870/71.	1871/72.
Lehrer	40	52
Studirende:		
Bauführer	70	77
Für den Staatsdienst	229	530
Privat-Architekten	53	62
Ausländer (Nichtdeutsche)	21	29
Immatrikulierte	373	698
Hospitanten (darunter 3 resp. 6 Ausländer)	42	85
Summa der Studirenden . . .	415	783
Im Beginn des Semesters sind neu aufgenommen:		
Durch Immatrikulation	121	256
Als Hospitanten	42	85
Summa	163	341
Unter den Hospitanten befinden sich:		
Studirende der Königl. Gewerbe-Akademie	7	8
Studirende der Königl. Universität	2	2
Studirende d. Königl. Akademie d. Künste	1	2
Zahl der wöchentlich ertheilten Unterrichtsstunden:		
Im ordentlichen Unterricht	178	195
„ ausserordentlichen Unterricht	38	33
Summa	216	228
Von den Ausländern sind:		
Aus Deutsch-Oesterreich	—	3
„ Ungarn	4	3
„ Galizien	2	1
„ Siebenbürgen	—	1
„ Rumänien	1	1
„ Candia	1	—
„ Russland	5	8
„ Norwegen	3	1
„ England	—	1
„ Holland	1	2
„ der Schweiz	—	5
„ Spanien	2	—
„ Italien	—	1
„ Nord-Amerika	2	2
„ Süd-Amerika, und zwar		
aus Buenos-Ayres	—	2
„ Peru	1	1
„ Uruguay	1	1
„ Mexiko	1	1
„ Venezuela	—	1
Summa der Ausländer . . .	24	35

Beschlüsse der Stadtverordneten zu Berlin haben entschieden, dass eine einfache Wiederbesetzung der beiden erledigten Stadtbaurathstellen stattfinden solle, sowie dass die Kommune die Initiative zu einer angemessenen Revision und Vereinfachung des Bebauungsplans ergreifen soll. In ersterer Beziehung dürfte binnen kurzer Zeit eine öffentliche Aufforderung zu Meldungen erlassen werden; in der zweiten Angelegenheit soll zunächst eine gemischte Deputation, aus Delegirten des Magistrats und der Stadtverordneten-Versammlung bestehend, über die zweckmässigsten Maassregeln zur Erreichung des in Aussicht genommenen Ziels in Berathung treten.

Berichtigung. Auf Wunsch des Hrn. Geh. Oberhof-Baurath Hesse berichtigen wir einen in unserer vorigen Nummer enthaltenen Irrthum, nach welchem derselbe bei der gegenwärtig in Berlin stattfindenden Ausstellung von Kunsttöpferei-Arbeiten betheilt sein sollte.

Es hat eine Verwechselung zwischen ihm und seinem Sohne, dem Bau-Inspektor am Königl. Polizei-Präsidium, Hrn. Rudolf Hesse stattgefunden.

Bauwissenschaftliche Litteratur.

Oktober, November, Dezember 1871.

- Ausban, der dekorative, dargestellt und gezeichnet zur Benutzung für Malerei, Holz und Steinhauerei etc. von M. Kimbel. 1. Lief. Fol. Breslau. 1 Thlr. 7½ Sgr.
- Becker, F. C., Denkschrift über die Wasserversorgung von Darmstadt. 8. 28 Sgr.
- Blaser, E., Die Zerstörungs- und Wiederherstellungsarbeiten von Eisenbahnen. 4. Basel. 8 Sgr.
- Bühmann, Die Architektur des klassischen Alterthums und der Renaissance. 1. Abth. Die Säulenordnungen. Fol. In Mappe. Stuttgart. 7 Thlr. 6 Sgr.
- Cremer, R., Die Dampfmaschinen und Dampfkessel, deren gesetzmässige Anlage und Anwendung. 8. Essen. 20 Sgr.
- Daly, C., Décorations extérieures des nouv. maisons de Paris et des environs. Livr. 41—45. Paris. à 1 Thlr. 6 Sgr.
- Demoget, A. & Dr. Brossard, Etude sur la construction des ambu-

- lances temporaires sous forme de baraquement, suivi d'un essai sur les hôpitaux civils permanents. 8. Paris. 2½ Thlr.
- Dollinger, C., Architekt. Reiseskizzen aus Deutschland, Frankreich und Italien. Heft 1 u. 2, je 6 Bl. Fol. Stuttgart. à 24 Sgr.
- Gerstenberg, C. M., Tabellen zum Abstecken von Eisenbahn- und Strassenkurven mittels Sehnenwinkel und Sehnenordinaten. 8. Leipzig. 10 Sgr.
- Gerstner, E., Das Grossh. Hof-Wasserwerk in Carlsruhe. 40 Taf. in Farbendr. Mit 13 Bl. Text. Fol. in Mappe. Carlsruhe. 12 Thlr.
- Heimisch, C., Handwerksbrauch der alten Maurer, Steinhauer und Zimmerleute. 8. Stuttgart. 20 Sgr.
- Heusinger von Waldegg, E., Die Schmiervorrichtungen u. Schmiermittel der Eisenbahnwagen. Neue Ausg. 4. Wiesbaden. 2 Thlr.
- Hippius, O. P., Darf der Dom von Berlin ein Kuppelbau sein? 8. St. Petersburg. 5 Sgr.
- Holz, F. W., Ziegelstein-Architektur. II. Samml. Fol. Leipzig. 4 Thlr.
- Kerl, B., Repertorium der technischen Literatur. Lief. 1 u. 2. 8. Leipzig. 2½ Thlr.
- Klingenberg, L., Die ornamentale Baukunst des Mittelalters. 8. — 10. Lief. Fol. Lüttich. à 16 Sgr.
- Die Kunst des Mittelalters in Böhmen von B. Grueber. 1. Theil Der Romanische Styl. 1. Lief. 4. Wien. 20 Sgr.
- Levitus, S., Preise für den Maschinenbau. 8. Berlin. 1½ Thlr.
- Marcard, E., Ueber die Kanalisierung der Hochmöre im mittleren Emsgebiete. 4. Osnabrück. 1 Thlr. 10 Sgr.
- Nördling, W. von, Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen. 8. Wien. 1 Thlr.
- Rotkowsky, M. G., Die zur Reform der Wohnungs-Zustände in grossen Städten nothwendigen Maassregeln der Gesetzgebung und Verwaltung. 8. Wien. ½ Thlr.
- Rziha, F., Lehrbuch der gesammten Tunnelbaukunst. 5. Lief., 2. Hälfte. 4. Berlin. 2 Thlr.
- Schenk, H., Vorbilder für häusliche Kunst. 1. Heft: Holzmalerie. Fol. Halle. 2 Thlr. 20 Sgr.
- Schmitt, E., Der Erdkunstabau auf Strassen und Eisenbahnen. 2. Thl. 8. Leipzig. 1½ Thlr.
- Schriften-Vorlagen für Techniker aller Fächer. 4. Heidelberg. 12 Sgr.
- Schubert, F. C., Handbuch der landwirthschaftlichen Baukunde. 3. Aufl. 8. Berlin. 1 Thlr. 10 Sgr.
- Steinberg, Die Kriegslazarethe und Baracken von Berlin. 8. Berlin. 1 Thlr. 10 Sgr.
- Viollet-le-Duc, Dictionnaire raisonné du mobilier français. Vol. II, Fasc. 3. Paris. 5 Thlr. 26 Sgr.
- Entretiens sur l'architecture. 16. Entret. Mit Atl. Paris. 1 Thlr. 6 Sgr.
- Vorlaender, J. J., Anleitung zum Feldmessen. 8. Berlin. 1 Thlr.
- Wanderley, G., Handbuch der Bau-Konstruktionslehre. 1. Bd. 8. Halle. 2 Thlr.
- Wedding, H., Grundriss der Eisenhüttenkunde. 8. Berlin. 3 Thlr.
- Wilke, Bau-Einrichtung und Verwaltung der königl. neuen Straf-Anstalt (Zellengefängnisse) zu Berlin. 4. Berlin. 1½ Thlr.

Konkurrenzen.

Zur Schinkelfestkonkurrenz des Berliner Architektenvereins für das Jahr 1872 sind für die architektonische Aufgabe (Villa auf dem Sandwerder in der Havel) 4 Bearbeitungen mit zusammen 45 Blatt, für die Ingenieur-Aufgabe (Eiserner Viadukt) 2 Bearbeitungen mit 37 Blatt Zeichnungen eingegangen. Die Ausstellung derselben erfolgt zunächst im Vereinslokale.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Am 16. Dezember haben das Baumeister-Examen bestanden: F. W. Crüger aus Schneidemühl; Friedrich Honthum aus Werne a. d. Lippe.

Das Bauführer-Examen haben bestanden: Ernst Nücklaus aus Elbing und Theodor Kirschstein aus Pöln. Fuhlbeck bei St. Crone.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. G. in Brandenburg. Wir haben schon öfter erklärt, dass uns die Techniker, welche für die Leitung des Gotthardbahnunternehmens in Aussicht genommen sind — eine Wahl hat unseres Wissens noch nicht stattgefunden — unbekannt sind. Die Wahl der Direktion ist am 6. Dezember bewirkt worden und auf die Herren Nationalrath Dr. Alfred Escher, Regierungsrath J. Zingg und Nationalrath Weber gefallen; Sitz der Direktion ist Luzern.

Hrn. S. in Berlin. Wir haben ein Referat über das Gutachten, das die Kommission des Architekten-Vereins dem Entwurf zur neuen Berliner Bauordnung gewidmet hat, verfasst, bis wir gleichzeitig über die Beschlüsse berichten können, welche die im Vereine „Berliner Baubude“ vertretenen Gewerksmeister in derselben Angelegenheit gefasst haben. Von einer Einführung der neuen Bauordnung zum 1. Januar 1871, wie sie das Polizei-Präsidium beabsichtigt hatte, ist selbstverständlich keine Rede.

Beiträge mit Dank erhalten von Hrn. M. in Hannover, D. in München.

Hierzu Titel und Inhalts-Verzeichniss für den Jahrgang 1871.